

**8a6e14489f914c54b
8800c0fd3789da8**

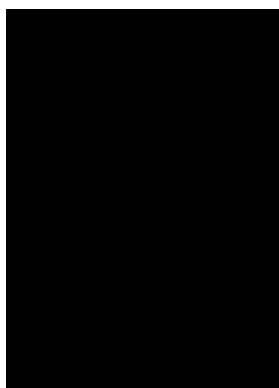
NNNN NNN

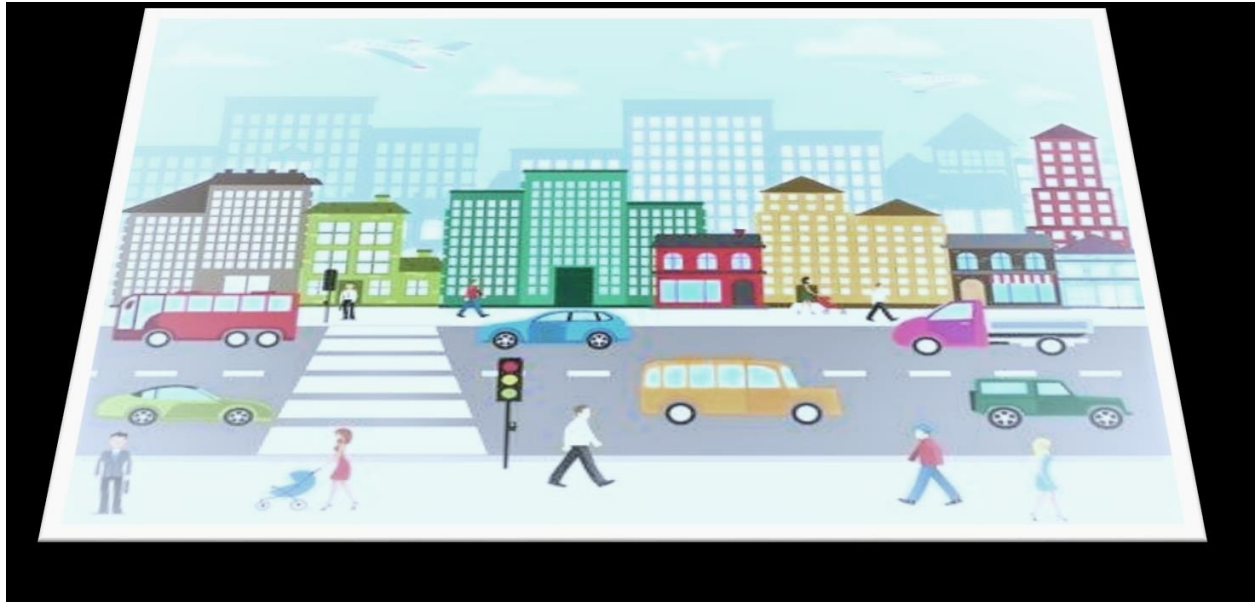
ផ្ទះលេខ

ប្រភេទ

ทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

เขตสุขภาพที่ 11





គូរដៃ

แนวทางการด าเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

เขตสุขภาพที่ 11

นางสาวณัฐพิมล ณ นคร

นายอนันต์ ด าแป้น

นางสาวกัณฑภัทร ธิตไชยวัฒน์

นายสัณชาย ชาตรีทัพ*

นายภูวนาถ ทิมะ*

ส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

เทศบาลนครนครศรีธรรมราช*

คู่มือการด าเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) เขตสุขภาพที่ 11

ที่ปรึกษา

แพทย์หญิงศิริลักษณ์ ไทยเจริญ

ผู้อ านวยการส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

นางสาวพรทิพย์ ใจเพชร

หัวหน้ากลุ่มควบคุมโรคเขตเมือง

จัดท าโดย

งานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน (Road Traffic Injury : RTI) กลุ่มควบคุมโรค
เขตเมือง

ส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

เลขที่ 478/74 ถ.เทวบุรี ต.โพธิ์เสด็จ อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช 80000

โทรศัพท์ 075-356-549 โทรสาร 075-342-328

<https://ddc.moph.go.th/th/site/office/view/odpc11>

ค าน ๑

แนวคิดการจัดการการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองใหญ่ เข้ามามีบทบาทสำคัญใน
การมุ่งจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตเมืองใหญ่หรือเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว
สำคัญ

ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายใต้ความดูแลของเทศบาลนครหรือเทศบาลเมือง ดังนั้น ในระดับองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นจึงต้อง เข้ามามีบทบาทและเป็นผู้ร่วม ในการจัดการปัญหาการบาดเจ็บจาก
จราจร

ทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบมากขึ้น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวข้องโดยเป็นหน่วยงานที่รับ

การถ่ายโอนอานาจากส่วนกลาง ในการจัดการระบบบริหารสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชน

ตาม พระราชบัญญัติก หนดแผนและขั้นตอนการกระจายอานาให้แก่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

พ.ศ.2542 หมวด 2 คือ (2) จัดให้มีและบ รุงรักษาทางบก ทางน้ 1 และทางระบาย
น้ 1 (26)การ

ขนส่งและวิศวกรรมจราจร (30) การรักษาความสงบ การส่งเสริมและสนับสนุนป้องกันและรักษา

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งตามระเบียบส านักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลด

อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2552 หมวด 4 ข้อ 22 ให้ท้องถิ่นที่มีปัญหาใช้เป็นหน่วยจัดการปัญหา

การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการท างานและมี

เกิดประสิทธิภาพโดยมีระเบียบรองรับ

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการด ำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของเขตภาคใต้

ตอนบน มีเครื่องมือเพื่อใช้เป็นแนวทางในการด ำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรในเขต

เมืองใหญ่ (City RTI) ในพื้นที่ที่ตนรับผิดชอบได้

คณะผู้จัดทำ หวังว่า คู่มือฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ปฏิบัติงาน โดยมุ่งหวังว่าผลลัพธ์จาก

การด ำเนินงานจะก่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนแก่พี่น้องประชาชนทุกคนที่มีโอกาสใช้รถใช้ถนน

ในพื้นที่เขตเมืองใหญ่ในเขตภาคใต้ตอนบนอย่างยั่งยืนได้

คณะผู้จัดทำ ๑

สารบัญ

หน้า

ค าน ๑

สารบัญ

การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

1

แนวทางการดำเนินงาน City RTI เขตสุขภาพที่ 11

6

1. การจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน/สปล.อปท.

6

2. การจัดตั้งห้อง Situation room เพื่อจัดการระบบข้อมูล

6

3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram

8

4. การสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนเพื่อแก้ไขความเสี่ยง

11

5. การจัดท าพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone

12

6. การแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ


13

7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

14

การดำเนินงานควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ช่วงเทศกาลหรืองานประจ าปีที่ส าคัญ

15

 วันพระใหญ่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ วันสารทเดือนสิบ

ภาคผนวก

18

เอกสารอ้างอิง

21

Page | 1

การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย และเป็น 1 ใน 3 อันดับแรกของปัญหาสาธารณสุขมาโดยตลอด จากการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน (สาธารณสุข ต รวจ และบริษัทกลางฯ) พบว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมาก ถึงปีละ 22,000-24,000 คน หรือ ชั่วโมงละ 3 คน และข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขมี ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ป่วยนอก (OPD) ประมาณเกือบ 1 ล้านคนและนอนรักษาตัวในโรงพยาบาล (IPD) ประมาณ 2 แสนคนต่อปี มีผู้พิการอีกปีละกว่า 7,000 คน คิดเป็นความสูญเสียทาง เศรษฐกิจกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี และความสูญเสียจะเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่

และสงกรานต์ สาเหตุจากการขับด้วยความเร็วสูง ดื่มแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกัน ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงความเสี่ยงจากสภาพถนนและสิ่งแวดลอมไม่

ปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ

รัฐบาลตระหนักดีว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นความสูญเสียชีวิตที่สาคัญทั้งชีวิตและ

ทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี ที่สาคัญมองว่าอุบัติเหตุ

ทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดความสูญเสียลงได้ โดยได้ประกาศนโยบายด้านความปลอดภัยทาง

ถนน ไว้ในข้อ 5.4 “ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร อันน ไปสู่การบาดเจ็บ

และเสียชีวิตโดยความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงานและการ

ดูแลผู้บาดเจ็บ” ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการด าเนินงาน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน”

พ.ศ. 2554 – 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020) ที่คณะรัฐมนตรี

ได้มีมติเห็นชอบยึดเป้าหมายและแนวทางการด าเนินงานตามองค์การสหประชาชาติ เพื่อลดอัตรา

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งในปี พ.ศ. 2563 ก็ตาม แต่กลับพบว่าปัญหาก่อน

ใหญ่อยู่ที่การจัดการระดับพื้นที่อ าเภอ ดังนั้น เพื่อให้บรรลุทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

รัฐบาลจึงสนับสนุนให้เกิดกลไก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปจ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอ าเภอ (ศปอ.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย

ทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปอ.อปท.) โดยปรับปรุงระเบียบการใช้งบประมาณส าหรับองค์กรปกครอง

ส่วนท้องถิ่นเพื่อให้สามารถใช้งบประมาณและทรัพยากรส าหรับจัดการปัญหาอุบัติเหตุทาง

ถนนใน

พื้นที่รับผิดชอบได้อย่างเต็มที่เพราะกลไกการจัดการในระดับท้องถิ่นถือเป็นจุดคน
จัด ที่ส าคัญใน

การจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องถึงปัจจัยก าหนดสุขภาพของคนในชุมชน ใน
เรื่อง

พฤติกรรม สภาพแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม รวมถึงระบบต่างๆที่เกี่ยวข้องได้มากกว่ากลไก
การ

บังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว

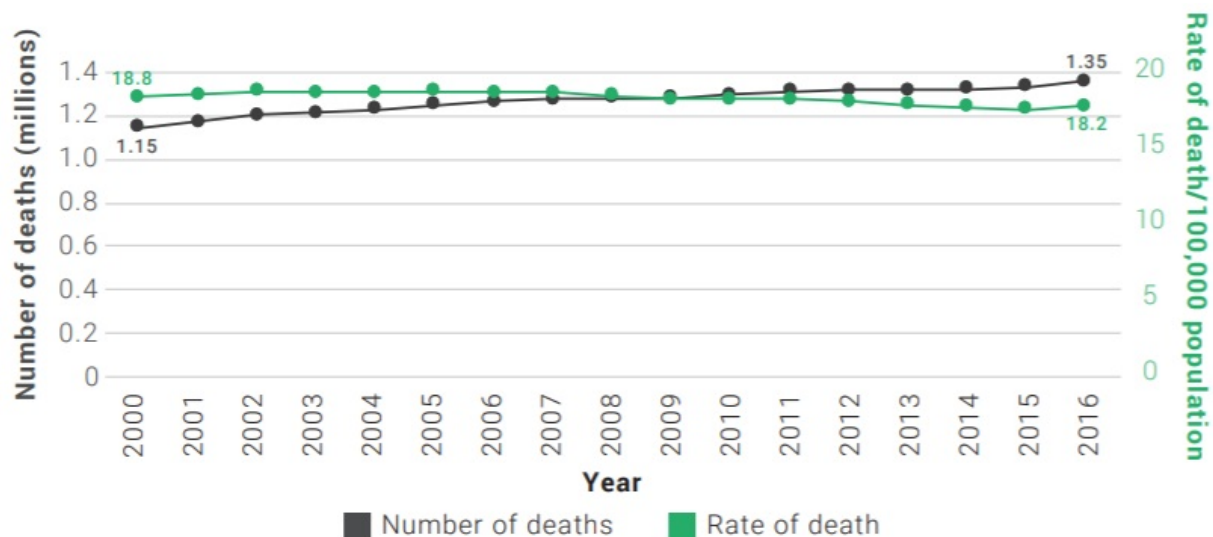
การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในเมืองใหญ่(City RTI) ที่อาศัยความ

ร่วมมือจากหน่วยงานทุกระดับ เพื่อให้เกิดการบูรณาการจากทีมสหสาขา และการมีส่วนร่วม
ของ

หน่วยงานท้องถิ่นและชุมชนร่วมกันสร้างมาตรการแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง และใช้เทคโนโลยี
มา

ช่วยในการจัดการปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

1. การจัดตั้งคณะท างานความปลอดภัยทางถนน/สปลด.อปท.
2. การจัดตั้งห้อง Situation room เพื่อจัดการระบบข้อมูล



3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram
4. การสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนเพื่อแก้ไขความเสี่ยง
5. การจัดท าพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone
6. การแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ
7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

เทศบาลนครและเทศบาลเมืองในพื้นที่ 7 จังหวัดภาคใต้ตอนบนในพื้นที่ของเขตสุขภาพที่ 11 มี

ทั้งหมด 19 แห่ง แบ่งเป็นเทศบาลนคร 4 แห่ง ได้แก่ เทศบาลนครนครศรีธรรมราช เทศบาลนคร

สุราษฎร์ธานี เทศบาลนครภูเก็ต เทศบาลนครเกาะสมุย และเทศบาลเมือง 15 แห่ง ได้แก่ เทศบาล

เมืองชุมพร เทศบาลเมืองหลังสวน เทศบาลเมืองระนอง เทศบาลเมืองบางรี เทศบาลเมืองท่าข้าม

เทศบาลเมืองบ้านนาสาร เทศบาลเมืองดอนสัก เทศบาลเมืองทุ่งสง เทศบาลเมืองปากพอง เทศบาลเมือง

ปากพูน เทศบาลเมืองกระบี่ เทศบาลเมืองพังงา เทศบาลเมืองตะกั่วป่า เทศบาลเมืองป่าตอง และเทศบาล

เมืองกะทู้

รายงาน Global Status Report on Road Safety 2018 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่าอุบัติเหตุบนถนนได้คร่าชีวิตผู้คนทั่วโลก รว 1.35 ล้านคนในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๆ (ภาพ

ที่ 1) ขณะที่ความเสี่ยงของการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงกว่า เป็น 3 เท่า ในประเทศที่มีรายได้

ต่ำ และมี

แนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะทวีปแอฟริกา มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในโลก

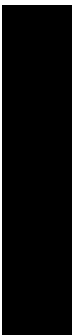
เนื่องจากหลายประเทศในแอฟริกาและอเมริกาใต้ (ภาพที่ 2) ยังไม่มีกฎหมายควบคุมความเร็วที่เพียงพอ

และปัจจุบัน อุบัติเหตุจากรถยนต์ ก กลังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตมากที่สุดในกลุ่มเด็กและคนวัยหนุ่มสาว ที่มี

อายุตั้งแต่ 5-29 ปี (ภาพที่ 3)

ภาพที่ 1 Number and rate of road traffic death per 100,000 population: 2000–2016





1

2

3

4

5

6

7

8

1

2

3

4

1

2

3

4

5



Page | 3

ภาพที่ 2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ปี 2556 และ 2559

30

.1

.6

6

6

2

2

กร 25

ข1

.8

.70

ะร

.9

9

2

.3

.2

7

1

8

8

20

.9

.9

.6

1

18

18

1

1

นป

5

6

ส

1

5

1

1

แ 15

.401

.39

10

ยชีวิตต่อสา 5อัคร

0

Africa

America

Eastern

Europe

South-East Western Pacific

World

Mediterranean

Asia

2556

2559

ภาพที่ 3 กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก ปี 2556

2500

2011

2000

1757

1427

1500

1395

1401

1361

1336

1285

จำนวน

1069

จ 1000

861

689

548

457

502

500

368

174

188

68

85

13

3

0

0-4

5-9

100

10-14

15-19

20-24

25-29

30-34

35-39

40-44

45-49

50-54

55-59

60-64

65-69

70-74

75-79

80-84

85-89

90-94

95-99

ส่วนภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นภูมิภาคอันดับ 2 รองจากแอฟริกาที่มีผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ตามมาด้วยเมดิเตอร์เรเนียนตะวันออก คนทั่วโลกเสียชีวิต
จาก
อุบัติเหตุบนท้องถนน มากกว่าเสียชีวิตจากเอชไอวี/เอดส์ วัณโรค หรืออาการท้องร่วง
โดยองค์การอนามัยโลก เผยไทยครองแชมป์เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
สูงสุดเป็นอันดับ 1 ของโลก นักวิชาการความปลอดภัยทางถนนระบุว่า หากจะลดการเสียชีวิต
ได้
รถจักรยานยนต์ทุกคัน จะต้องติดตั้งระบบเบรก ABS จะช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ 6,000-
9,000 คน ขณะเดียวกันประเทศไทยมีปัญหารถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นจาก 19 ล้าน
คัน เป็น 20

Page | 4

ล้านคัน ท ำให้ผู้แทนองค์การอนามัยโลก ก ำกับประเทศไทยควรมุ่งเน้นให้ความส ำคัญกับการ
ดูแล
ก ำกับเยาวชน และรถจักรยานยนต์มากขึ้น เพราะมีผู้ขี่รถที่ไม่มีใบอนุญาตมากถึง 10 ล้านคน
ขณะที่ภาพรวมผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไทย ชัยบลงมาเป็นอันดับ 9 โดยมี
ผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจากเดิม 2,000 คน นับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา
ไทยมีผู้เสียชีวิตปีละ 24,326 คน สูงเป็นอันดับ 2 ของโลกเลยทีเดียว
กระทรวงสาธารณสุข โดยกรมควบคุมโรคเล็งเห็นความส ำคัญในการจัดการปัญหาการ
บาดเจ็บจากจราจรทางถนน ได้จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับ
เทศบาลนคร/เทศบาลเมือง “7 เมืองใหญ่ร่วมใจ ลดภัยทางถนน” ในวันที่ 9 มิถุนายน 2559
ณ กรมควบคุมโรค

การท างานของภาคราชการและองค์กรต่างๆ จึงต้องด าเนินการจัดการปัญหาให้ถึงระดับ

ชุมชนให้ได้ ยกตัวอย่างจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต

จากอุบัติเหตุทางถนนในระดับต้นๆ ของภาคใต้ โดยเมื่อท าการวิเคราะห์ข้อมูลในระดับพื้นที่ พบว่า

อ าเภอเมืองนครศรีธรรมราชมีการสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดเมื่อเทียบกับอ าเภออื่นๆ ภายใน

จังหวัด เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลถึงระดับชุมชน/ตำบล พบว่า พื้นที่เขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราชมี

สถิติสูงสุด

เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จัดว่าเป็นองค์กรในเขตเมืองใหญ่ระดับพื้นที่ที่ประสบ

ความสำเร็จในการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนซึ่งทางส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่

11 จังหวัดนครศรีธรรมราชได้น ามาใช้เป็นต้นแบบเพื่อจัดท าแนวทางการด าเนินงานป้องกัน

อุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) เขตสุขภาพที่ 11 เพื่อเป็นการถ่ายทอดแนวทางการ

ด าเนินงานเพื่อเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานภาคีเครือข่ายอื่นๆ ที่ด าเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

ทางถนนสามารถน ำไปใช้ได้ ด าเนินการในพื้นที่ได้แบบมีทิศทาง จากสถานการณ์การเสียชีวิตและการ

บาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จากข้อมูลการบูรณาการ 3

ฐาน(ข้อมูลต รวจ โรงพยาบาลและบริษัทกลางประกันภัยฯ) ของส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่

11 จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่าในปี พ.ศ.2558 มีผู้เสียชีวิตจ านวน 44 ราย คิดเป็นอัตรา

ตายเท่ากับ 40.46 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ผู้บาดเจ็บจ านวน 147 ราย คิดเป็นอัตราการ

บาดเจ็บเท่ากับ 135.65 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือหากพิจารณาการเสียชีวิตเฉลี่ยตามพื้นที่

เท่ากับ 1.95 คน : 1 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจัดเป็นพื้นที่เสี่ยงสูงต่อการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของประชาชน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจร

ทางถนนในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถเร็ว ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัด สภาพถนน ช่องทางจราจร ความหนาแน่น

ของการจราจรในบางช่วงเวลามีมาก และที่สำคัญคือ ขาดการบูรณาการข้อมูลบูรณาการงานจาก

ทุกภาคส่วน และการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเอื้อ คือ มีพื้นที่

ทั้งหมด 22.56 ตารางกิโลเมตร ดูแลพื้นที่ 5 ต. บล ได้แก่ ต. บลในเมือง ท่าวัง คลัง โพธิ์เสด็จ

และนาเคียน มีเส้นทางหลักมี 3 สาย คือ ถนนราชด าเนิน ถนนพัฒนาการคูขวาง และถนนกะ

โรม ซึ่งมีจุดตัด จุดแยกของถนนมีจ านวนมาก เนื่องจากมีถนนถึงจ านวน 156 สาย รวมความยาวได้ถึง 181.27 กิโลเมตร มีแหล่งท่องเที่ยวส าคัญ เช่น วัด ศาสนสถานอื่นๆ โบราณสถาน ย่านการค้า ห้างสรรพสินค้า มีสถานศึกษาทั้งสังกัดภาครัฐ เทศบาล และการศึกษาภาคเอกชน ทุก









Page | 5

ระดับ จ านวน 38 สถานศึกษา ท าให้มีการเคลื่อนย้ายของประชากรทั้งเพื่อการสัญจร ท่องเที่ยว

ประกอบอาชีพ และการศึกษา านวนมากท าให้มีการใช้รถใช้ถนนจ านวนมาก โดยมีค่าเฉลี่ยการใช้

รถใช้ถนนจ านวน 1,000 คันต่อชั่วโมง และมีค่าเฉลี่ยการใช้รถใช้ถนนสูงถึง 1,600 คันต่อชั่วโมง

ในช่วงเวลาเร่งด่วน(เวลา 06.30-09.30 น. และ 16.00-18.00 น.)

การด าเนินงานแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของพื้นที่เมือง

ใหญ่ : เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จ านเป็นต้องออกแบบด าเนินการที่มุ่งสู่การบริหารจัดการ

โดย

กลไกคณะกรรมการระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อ

สนับสนุนให้เกิดปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย 2 ประการ คือ การจัดการถนน สิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย และ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปัจจุบันการรวบรวมข้อมูลด้านการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กระจายอยู่ในระบบฐานข้อมูล จำนวน 3 ฐาน คือ ข้อมูลของตำรวจ มีรายงานเฉพาะเหตุการณ์ที่เป็นคดีความ ข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ มีรายงานเฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องสินไหมทดแทน เงินชดเชยค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัย และข้อมูลจากโรงพยาบาล มีเฉพาะกรณีที่ผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล มีการบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เพื่อสนับสนุนปฏิบัติการ

ในพื้นที่เมืองใหญ่ : เทศบาลนครนครศรีธรรมราช



คำสั่งเทศบาลนครศรีธรรมราช

ที่ ๓๖๔๐/๒๕๕๕

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครศรีธรรมราช

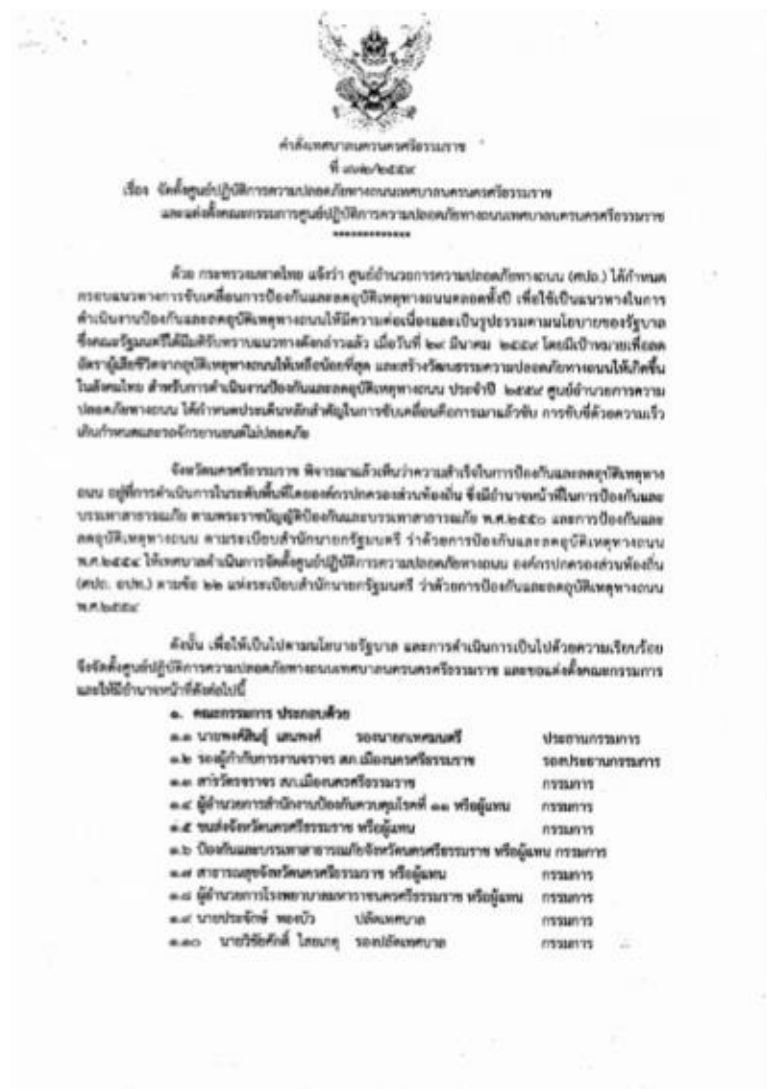
ตามคำสั่งเทศบาลนครศรีธรรมราช ที่ ๓๓๒/๒๕๕๕ เรื่อง จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครศรีธรรมราช และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครศรีธรรมราช โดยมีเป้าหมายเพื่อดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความคืบหน้าและเป็นรูปธรรมตามนโยบายของรัฐบาล มุ่งลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด

เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย บรรลุวัตถุประสงค์ จึงขอแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

๑. คณะกรรมการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นจากระบบ CCTV โดยให้รูปแบบการวิเคราะห์แบบ Collision Diagram ประกอบด้วย

๑.๑ นายอนุชา ทิระ	หัวหน้าศูนย์ ICT	ประธานกรรมการ
๑.๒ เจ้าหน้าที่ศูนย์ ICT ชุตน		กรรมการ
๑.๓ นายถนอม ภูมิพัฒน์	นักจัดการงานเทคนิคช่างด้านการ	กรรมการ
๑.๔ นายเสถียร ชาศิริพิ	หัวหน้าฝ่ายรักษาความสงบ	กรรมการและเลขานุการ
๒. คณะกรรมการบริหารจัดการข้อมูลและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง โดยนำข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมและวิเคราะห์เบื้องต้น นำไปใช้ในการสอบสวนพื้นที่จริงเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประกอบด้วย

๒.๑ รองผู้ว่าราชการจังหวัด	สภ.เมือง หรือผู้แทน	ประธานกรรมการ
๒.๒ ผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๑๑ หรือผู้แทน		กรรมการ
๒.๓ สาธารณสุขจังหวัดนครศรีธรรมราช หรือผู้แทน		กรรมการ
๒.๔ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช หรือผู้แทน		กรรมการ
๒.๕ นายจิตร วัฒนพงศ์	ผอ.ส่วนควบคุมการก่อสร้าง	กรรมการ
๒.๖ นายเสถียร สิกขะนิยะ	นายช่างไฟฟ้าอาวุโส	กรรมการ
๒.๗ นายสุเทพ ช่อฉกา	นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน	กรรมการ
๒.๘ นายเสถียร ชาศิริพิ	หัวหน้าฝ่ายรักษาความสงบ	กรรมการและเลขานุการ



แนวทางการดำเนินงาน City RTI เขตสุขภาพที่ 11

1.การจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน/สปล.อปท.

ในนามคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนเทศบาลและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ

ด ๑.เน้นการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาล

2.การจัดตั้งห้อง CCTV room เพื่อจัดการระบบข้อมูล

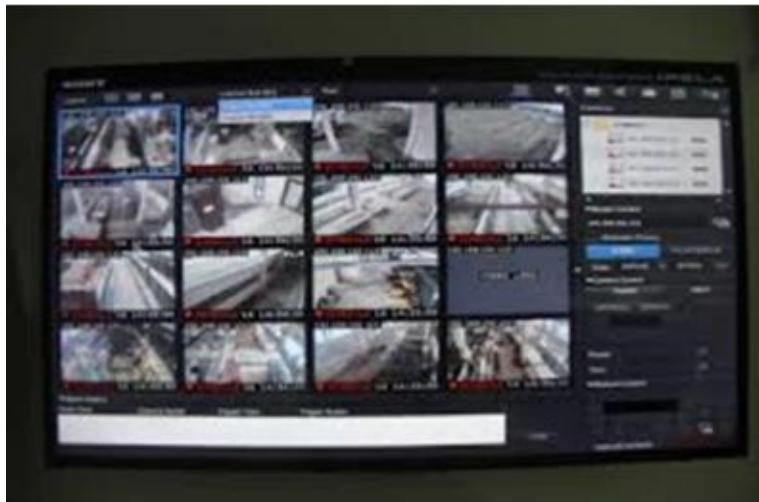
การจัดตั้งศูนย์ CCTV มีเจ้าหน้าที่ประจำ การหมุนเวียนด าเนินงานตลอด 24

ชั่วโมง มีหน้าที่เฝ้าระวังเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและบันทึกคลิปการชนใส่
ใน Folder แยกแต่ละสี่แยก สามแยก หรือตรอกซอยที่มีการติดตั้งกล้อง CCTV

2.1 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล

2.1.1 รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ จ านวน 3 แหล่ง

คือ โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช โรงพยาบาลเทศบาลนครนครศรีธรรมราช สถานี
ตำรวจภูธรเมืองนครศรีธรรมราช และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในการบริหาร
จัดการข้อมูล ความถี่ของการจัดเก็บรวบรวม ตรวจสอบข้อมูลทุกวันสิ้นเดือน และด าเนินการ
วิเคราะห์ทุก 3 เดือน(รายไตรมาส) พร้อมส่งต่อข้อมูลไปยังผู้บริหารของแต่ละหน่วยงานร่วมบูรณ
า
การจัดเก็บเป็นชุดข้อมูลเดียวกัน



2.1.2 รวบรวมข้อมูลเชิงประจักษ์ด้านปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุ ได้แก่ ภาพเหตุการณ์ชน และพฤติกรรมจากกล้องวงจรปิด (CCTV) จากศูนย์ CCTV เทศบาลนครนครศรีธรรมราช ร่วมกับการดูภาพถนนในลักษณะพาโนรามาจาก Google Street view ประกอบด้วย

2.2 ขั้นตอนการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูล

2.2.1 ข้อมูลจากข้อ 3.1.1 โดยการนับ การสังเกต และใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์เปรียบเทียบเชิงเนื้อหา ได้แก่ เลขบัตรประชาชน ชื่อ สกุล อายุ เพศ สถานที่อาศัย จุดเกิดเหตุ เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดความแตกต่างของข้อมูล และวิเคราะห์ตามบุคคล เวลา สถานที่

2.2.2 ข้อมูลจากข้อ 3.1.2 มาจัดทำผังการชน(Collision Diagram) วิเคราะห์ลักษณะ

ปัจจัยสาเหตุของการเหตุการณ์ในขณะก่อนชน ขณะชน และหลังการชน ทั้งในประเด็น พิจารณา

สาเหตุเกี่ยวกับคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม วันเวลา สถานที่

2.3 นำเสนอข้อมูลรูปแบบเอกสาร ภาพเหตุการณ์จริง

ผลการวิเคราะห์แบบแผนของปัญหา ตั้งสมมติฐานและข้อสังเกตให้แก่คณะกรรมการ จัดระบบจราจรทางบกเทศบาลนครนครศรีธรรมราช และคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทาง

ถนนเทศบาลนครนครศรีธรรมราช เพื่อประกอบการตัดสินใจในการกำหนดจุดเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง

เข้าใจลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเหตุการณ์ อันนำไปสู่การวางแผน การเลือกวิธีการแก้ปัญหา

การออกแบบทางวิศวกรรมและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการแก้ไขจุดเสี่ยง

2.4. ร่วมวางแผนและติดตามการดำเนินงาน

โดยการน าข้อมูลมาน าเสนอ และวิเคราะห์ปัญหา หาทางแก้ไขร่วมกัน โดยมีการ
ก าหนดวันเวลาที่ต้องด าเนินการและผู้รับผิดชอบชัดเจน

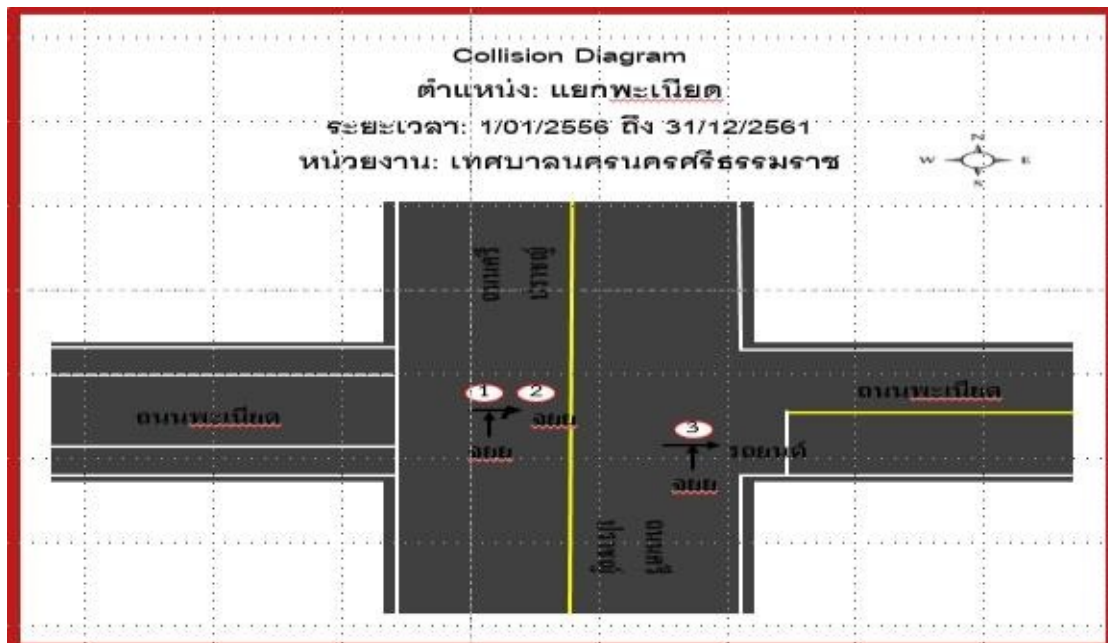
2.5. เฝ้าระวังสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตหลังการด าเนินการแก้ไขจุด เสี่ยง ที่เกิด

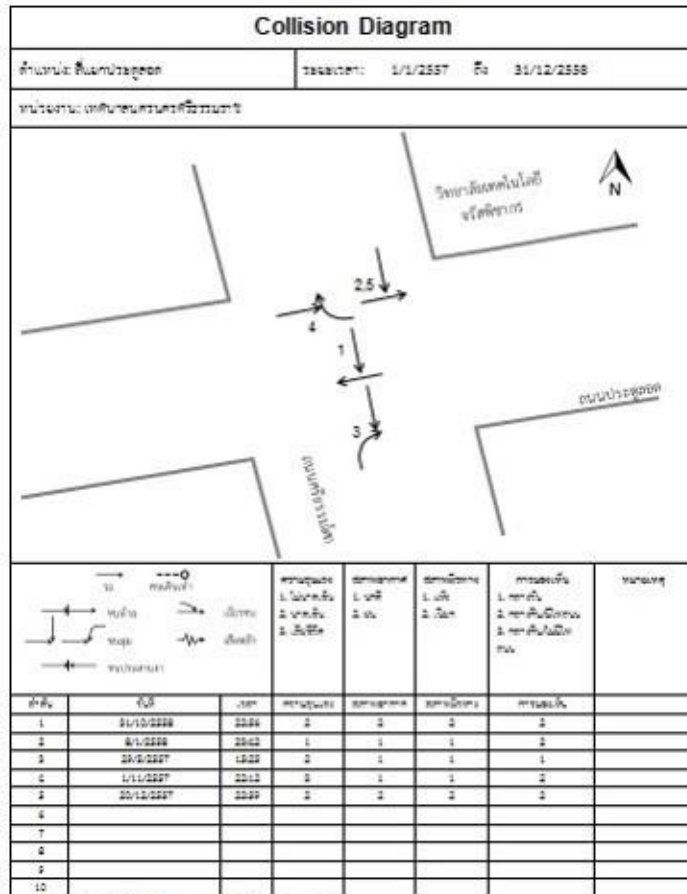
อุบัติเหตุในพื้นที่เพื่อประเมินผลการแก้ไข

2.6. พัฒนาระบบการแจ้งเตือนประชาชน

โดยบูรณาการร่วมกับกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ เช่น การน าคลิปอุบัติเหตุตามต าแหน่ง
ต่างๆในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช โดยการน าเสนอผ่านจอ LED บริเวณสี่แยกไฟ
แดง

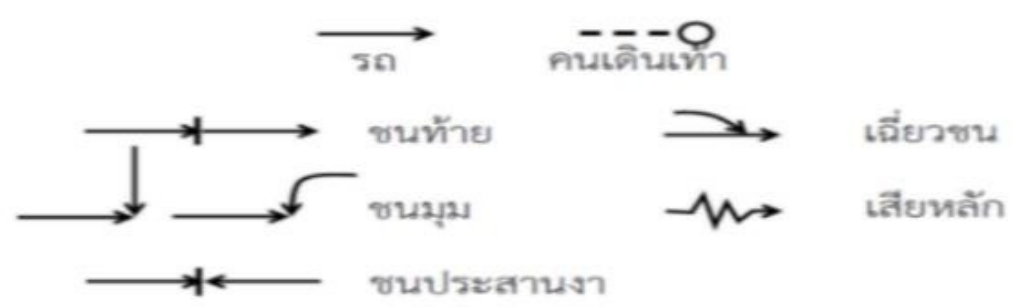
จุดส าคัญๆ ตลาดถนนคนเดินหน้าวัดพระมหาธาตุ และตลาดริมนี้ ามืองลิเกอร์ ทุกวันศุกร์
สุดท้าย





หมายเหตุ: กรณีที่ข้อมูลลำดับที่ 1-5 เป็นข้อมูลจากกรณีจริง ไม่ได้เป็นข้อมูลใหม่

ลักษณะการชน



ความรุนแรง	สภาพอากาศ	สภาพผิวทาง	การมองเห็น
1. ไม่บาดเจ็บ	1. ปกติ	1. แห้ง	1. กลางวัน
2. บาดเจ็บ	2. ฝน	2. เปียก	2. กลางคืน/มีไฟถนน
3. เสียชีวิต			3. กลางคืน/ไม่มีไฟถนน

ของเดือน ให้แก่ประชาชนที่มาเดินจับจ่ายในตลาด และให้ตำรวจจราจร ำไปน ำเสนอใน
สถานศึกษาที่เป็นกลุ่มเสี่ยงส ำคัญ เป็นต้น

2.7. ถอดบทเรียน เพื่อจัดท ำองค์ความรู้

แนวทางที่เป็นข้อค้นพบใหม่ต่อการพัฒนารูปแบบการด ำเนินต่อไป

3.การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram

Collision Diagram หรือการวิเคราะห์ผังการชน เป็นเครื่องมือที่ใช้บันทึกและแสดง

อุบัติเหตุในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ท ำให้เราทราบถึงจ ำนวนและรูปแบบของอุบัติเหตุที่เราสนใจ
โดยข้อมูล

ได้มาจากการพิจารณาจากคลิป CCTV ร่วมกับการลงพื้นที่สอบสวนเหตุการณ์ วัตถุประสงค
ของ

Collision Diagram เพื่อวิเคราะห์และหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต เพื่อป้องกันการ
เกิดซ้ำ ำ

เช่น การปรับปรุงสภาพถนน การเพิ่มแสงสว่าง การปรับเพิ่มวินาทีของไฟเหลืองจาก 3 วินาที

เป็น 5 วินาที การจัดการป้ายโฆษณาหรือต้นไม้ ที่บดบังทัศนวิสัยอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
ได้ เป็น

ต้น

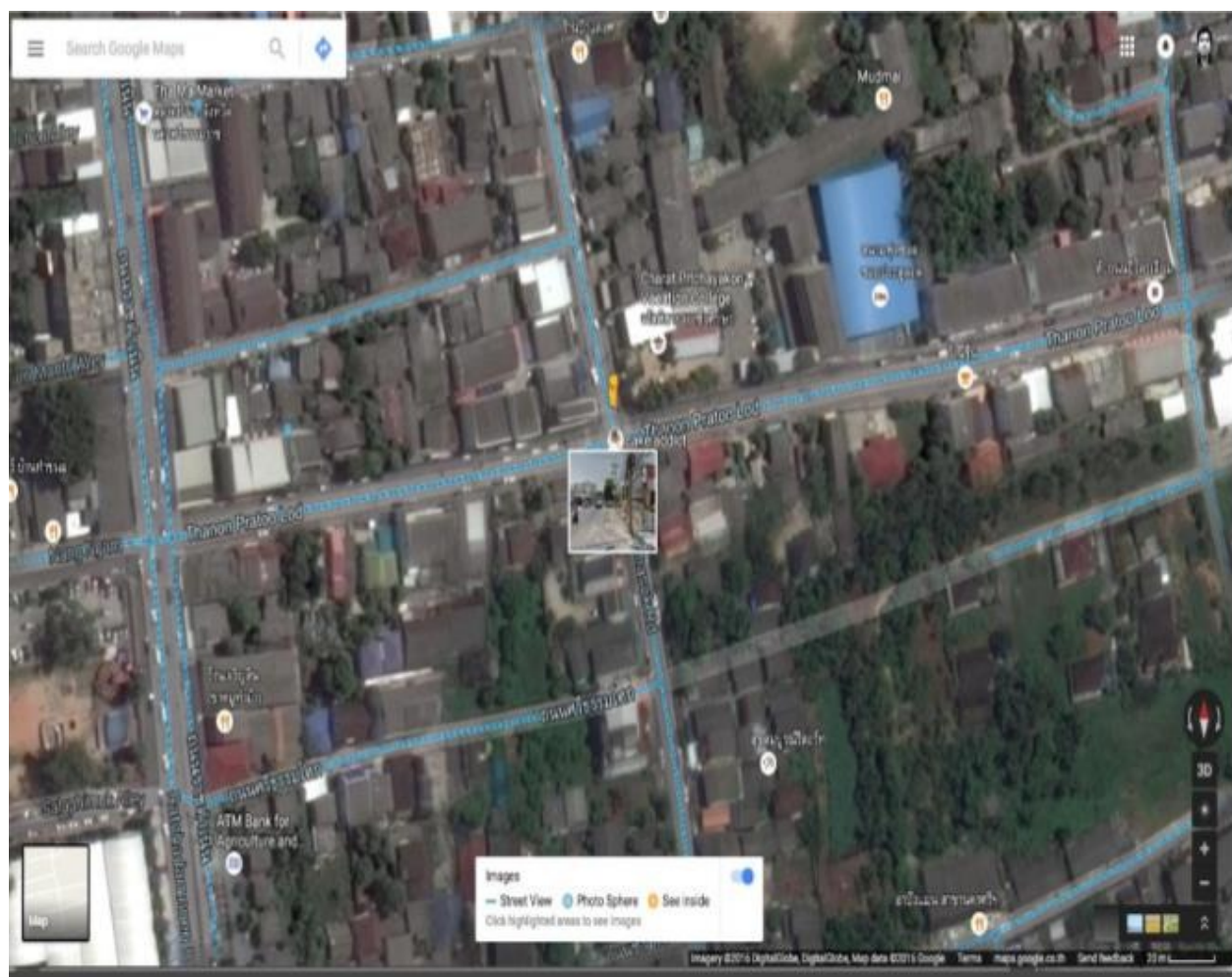
ขั้นตอนการท ำ Collision Diagram ของเทศบาลนครนครศรีธรรมราช

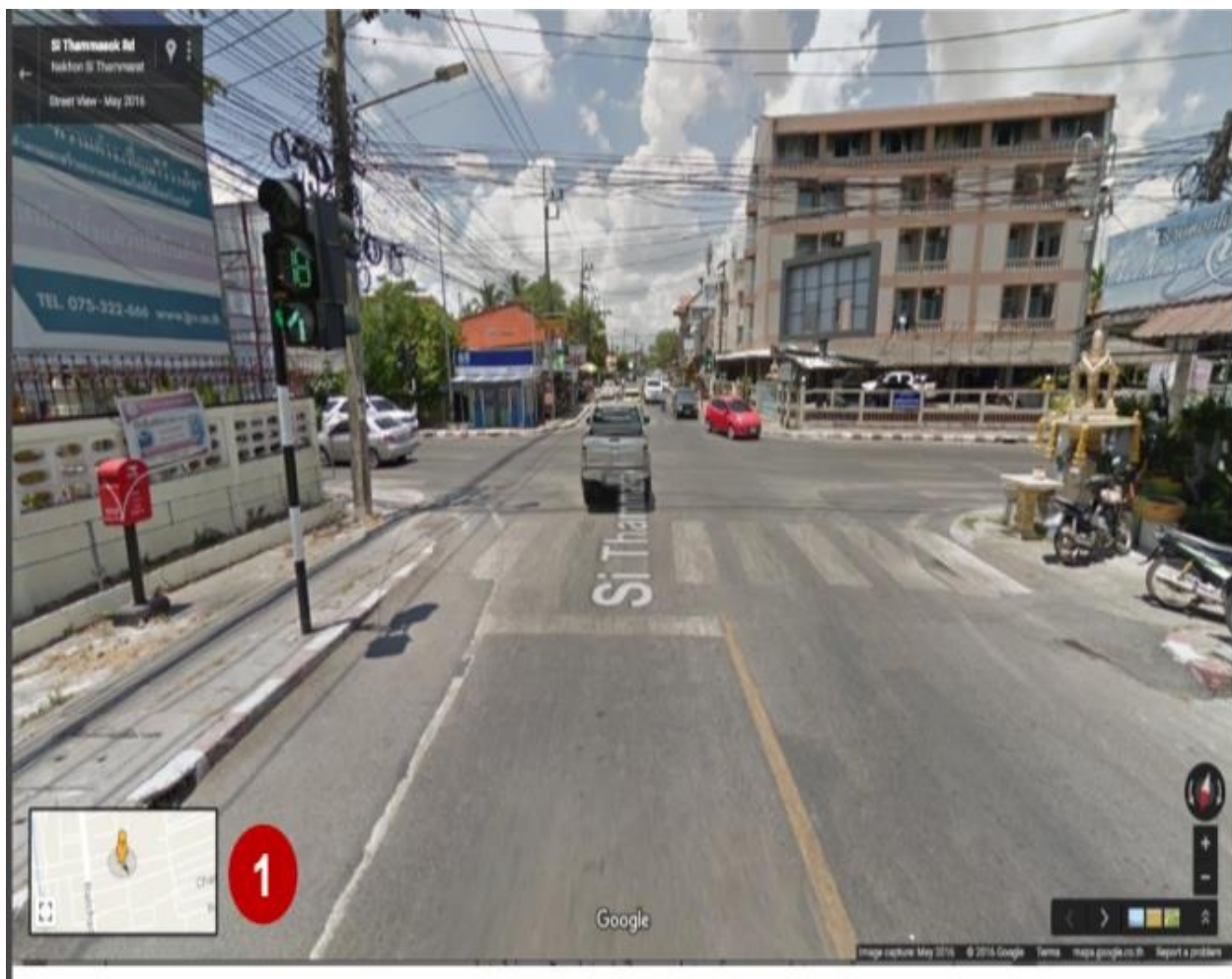
- 1) เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากกล้อง CCTV แยกตามบริเวณจุดที่เกิดเหตุ
- 2) นำข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากการจัดเก็บข้อมูลมาวาดอธิบายรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (Collision Diagram)
- 3) นำข้อมูลที่ได้จากการจัดทำ Collision Diagram มาบันทึกข้อมูลลงในตารางเพื่อทำการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการทำผังการชน (Collision Diagram) คือ การสังเกตภาพตามตำแหน่งอุบัติเหตุที่ต้องการวิเคราะห์ เช่น เกิดบริเวณวงแยก วงเวียน จุดกลับรถ จุดตัด ปากซอย ทางแยก ฯลฯ โดยภาพไม่จำเป็นต้องถูกต้องตามมาตราส่วนแล้วบันทึกแบบฟอร์ม โดยมีรายละเอียดในเรื่อง ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้น ณ ตำแหน่งนั้นๆ



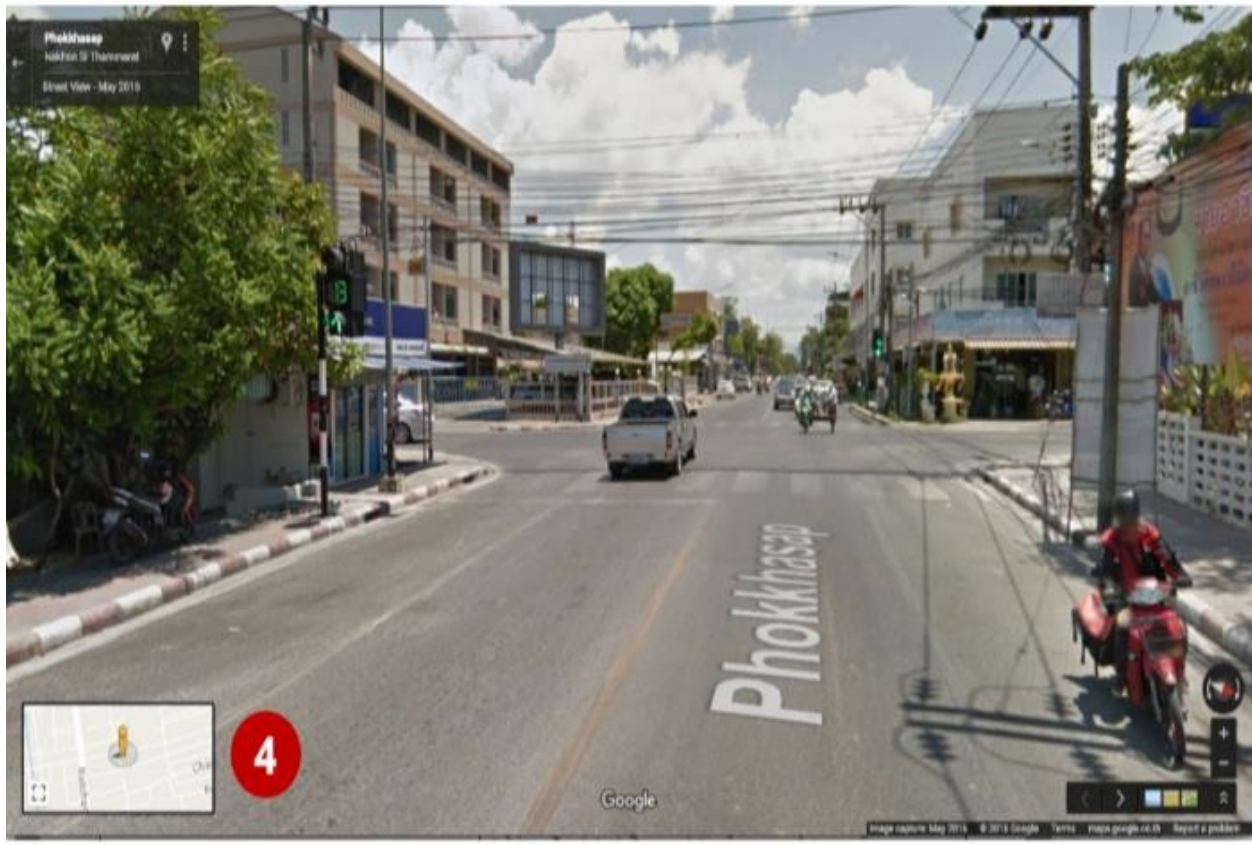
Google Street View











Page | 9

ในช่วงเวลาที่พิจารณา ผังการชนแต่ละชุดจะถูกแสดงด้วยสัญลักษณ์ลูกศรซึ่งแสดงถึง
 ยวดยานหรือคนเดินเท้า ซึ่งจะอธิบายถึงรูปแบบการชนและทิศทางการ
 เคลื่อนที่ วัน เวลา สภาพ

อากาศ ประเภทยานพาหนะ เป็นต้น (Mcshane, Roess, 1990 cited in Ogden, 1996) ซึ่ง
 ต าแหน่งที่ปรากฏในผังการชนจะไม่ซ้ำต าแหน่งที่ถูกต้อง แต่สิ่งส าคัญที่แสดงในผังการชน
 คือ

ทิศทางยวดยานหรือคนเดินเท้าที่ประสบเหตุซึ่งอาจจะสามารถบอกถึงปัญหาและแนวทางแก้ไข
 ได้

ข้อมูลที่แสดงในผังการชนจะประกอบไปด้วย รูปแบบของอุบัติเหตุ (Accident Type) ความ

รุนแรงของอุบัติเหตุ วัน เวลาที่เกิดเหตุ สภาพผิวถนน สภาพแสงสว่าง ข้อมูล a. สถานที่เกิดเหตุ

และสรุปข้อมูลอุบัติเหตุ โดยใช้ภาพทางภูมิศาสตร์ Google Street View ประกอบเพื่อให้เห็น

ลักษณะถนนที่เกิดเหตุได้ดีขึ้น





Page | 10

การวิเคราะห์สาเหตุที่เป็นไปได้ของการชนลักษณะต่าง ๆ

สามารถน ามาวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ ดังนี้

ล าดับที่

ลักษณะการชน

สาเหตุที่เป็นไปได้

1

รถชนคนเดินเท้า

- คนเดินเท้าไม่ได้รับการปกป้องเพียงพอ
- คนขับไม่ทราบว่าจะมีทางข้าม หรือจะมีคนข้าม
- เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ
- ไฟส่องสว่างบริเวณ หรือที่ทางข้ามไม่เพียงพอ
- รถวิ่งเร็วเกินไป
- ระยะมองเห็นจ ากัด
- เฟสสัญญาณไฟไม่เหมาะสม หรืออาจไม่มีจังหวะ
ให้คนข้ามได้

ที่มาภาพ: <https://th.pngtree.com>

2

การชนแบบตั้งฉากที่ทางแยกมีสัญญาณ -ระยะมองเห็นบริเวณทางแยกจ ากัด
ไฟ

- ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป
- มองไม่ค่อยเห็นสัญญาณจราจร
- เวลาเปิด/ปิดสัญญาณไฟ ไม่เหมาะสม
- ถ้ามีอุบัติเหตุกลางคืนมาก ไฟฟ้าส่องสว่างอาจไม่
เพียงพอ

-ป้ายเตือนทางแยกข้างหน้าไม่เพียงพอ

ที่มาภาพ:

- ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

<http://www.thaitestonline.com>

3

การชนท้ายที่ทางแยก

- ผู้ขับขี่ไม่ได้ตระหนักว่ามีทางแยกข้างหน้า
 - เวลาปิด/เปิดสัญญาณไฟไม่เหมาะสม
 - ผิวทางลื่น
 - ปริมาณรถเลี้ยวมาก และไม่มีช่องว่างเพียงพอ
- ส าหรับเลี้ยว

-ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ

ที่มาภาพ: <https://thairats.com>

- ความเร็วเข้าสู่ทางแยกสูง
- พฤติกรรมขับรถตามหลังกระชั้นชิด
- คนเดินเท้าข้ามถนนที่ทางแยก

4

ชนกับรถเลี้ยวขวาที่ทางแยก

- ระยะมองเห็นจำกัด
- ระยะไฟเหลืองสั้นเกินไป
- ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป

-ฝ่าฝืนสัญญาณ

-ไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน





Page | 11

5

การชนท้ายบนทาง

-มีรถจอดล้ำ เข้ามาในช่องจราจร

-ผิวทางลื่น

-ไฟท้ายของรถไม่มี/ ไม่สว่างพอ

-เบรกช ารุด

-ขับรถตามหลังกระชั้นชิดเกินไป

6

ชน ณ ที่เลี้ยวรถ

-ลักษณะเรขาคณิตของแยกจ ากัด

-ระยะมองเห็นเมื่อเข้าสู่จุดกลับรถไม่พอ

-ความเร็วรถทางตรงสูง

-ไม่ทราบว่าจะข้างหน้าเป็นจุดกลับรถ

-พฤติกรรมไม่ให้ทางรถที่มีสิทธิไปก่อน

7

ชนแบบประสานงานบนทาง

-เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน

-ไม่มีป้ายหรือเส้นห้ามแซง หรือแซงรถในขณะที่ยังมองเห็นไม่พอ

-ช่องจราจรแคบ

ที่มาภาพ : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

8

เสียหลักออกนอกทางวิ่ง(แล้วชนกับ

-ผิวทางลื่น

วัตถุ)

-ลักษณะเรขาคณิตของทางไม่ดี เช่น มีโค้งแคบ

-การขึ้น ทางไม่เพียงพอ

-ไหล่ทางแคบ

-ผิวทางขรุขระ เป็นหลุมบ่อ

-ความเร็วสูงเกินไป

-มีวัตถุอยู่ใกล้ทางวิ่งเกินไป

-คนขับหลับใน

-พวงมาลัย/ เบรกขรุขระ

-ใช้เบรกไม่ถูกต้องขณะเข้าโค้ง

ที่มาภาพ:

<http://www.thaitestonline.com>

ที่มา: สนช. “คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางแยก” 2548

4.การสอบสวนการบาดเจ็บจากจรรยาทางถนน

เกณฑ์การแจ้งเหตุการณ์และสอบสวน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรระดับอ าเภอ/ต าบล/อปท.

🎬 เสียชีวิตทุกราย

🎬 เหตุการณ์ที่น่าสนใจเกิดขึ้น ตั้งแต่ 2-3 เหตุการณ์ต่อเดือน เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถตู้รถนักเรียน รถยนต์บรรทุกคนกระบะท้าย มีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ปฏิบัติงานร่วมสอบสวนกับทีมทุกระดับ

การวิเคราะห์การบาดเจ็บ คือ William Haddon Jr. โดยได้น าเอา injury spectrum มาผนวกกันกับ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ เรียกว่า Haddon’s Matrix ซึ่งใช้วิเคราะห์การ

Page | 12

บาดเจ็บได้ทุกชนิด ท าให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการป้องกันการบาดเจ็บในเหตุการณ์คล้ายกันที่

อาจเกิดในอนาคตได้ ตารางข้างล่างนี้ คือ ตัวอย่าง Haddon’s Matrix ผู้ขับขี่ รถ

ถนน/

สภาพสังคมและการรับรู้/

สิ่งแวดล้อม

ระเบียบชุมชน/กฎหมาย

(Primordail prevention)

ก่อนเกิดเหตุ

ป้องกันการเกิดเหตุ

ป้องกันการสัมผัสปัจจัยเสี่ยง

(Primary prevention)

ระหว่างเกิดเหตุ

ป้องกันการบาดเจ็บ

ลดความรุนแรง

(Secondary prevention)

(Tertiary prevention)

ลดความรุนแรงป้องกัน

ป้องกันข้อผิดพลาดจากระบบ

ความพิการ

(Pre & Post hospital)

Human(or

Vector

Physical

Socio-

Host)

environment

economic

environment

Pre-event

คนมีความเสี่ยง

พาพะขอ

สิ่งแวดล้อมมี

สิ่งแวดล้อม

ใดมาก่อนหรือไม่ พลังงานมี

อันตรายหรือไม่ กระตุ้นหรือช่วย

อันตรายสูง

มีสิ่งที่จะช่วยลด

ลด การสัมผัสกับ

หรือไม่

อันตรายหรือไม่ ความเสี่ยงหรือ

อันตรายหรือไม่

Event

คนมีความ

พาหะมีเครื่อง

สิ่งแวดล้อมมีส่วน สิ่งแวดล้อมมีส่วน

ทนทานเพียงพอ

ป้องกันการลัด

ในการบาดเจ็บ

ในการบาดเจ็บ

พลังงานที่ท าให้

เจ็บหรือไม่

ขณะเกิดเหตุ

ขณะเกิดเหตุ

บาดเจ็บได้

หรือไม่

หรือไม่

หรือไม่

Post-event

การบาดเจ็บ

พาหะมีส่วนใน

สิ่งแวดล้อมมีส่วน สิ่งแวดล้อมมีส่วน

รุนแรงเพียงใด

การบาดเจ็บ

ในการบาดเจ็บ

ในการฟื้นฟู

หรือไม่

หลังเกิดเหตุ

สุขภาพจากการ

หรือไม่

บาดเจ็บหรือไม่

5. การจัดท าพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone

ข้อมูลจ านวนการเกิดอุบัติเหตุ จ านวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตพบมากในถนนพื้นที่

ความรับผิดชอบของเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ได้แก่ ถนนราชด านเนิน ถนนพัฒนาการคู
ขวาง

และถนนกะโรม ซึ่งเป็นปัญหาคั่งค ้างมานานแล้ว (ข้อมูลแผนที่แบบปักมุดของบริษัทกลาง
ค ุ้มครอง

ผู้ประสพภัยจากรถ)

ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครราชสีมา
เรื่อง กำหนดถนนควบคุมจำกัดความเร็วในพื้นที่เทศบาลนครนครราชสีมา

ด้วยจังหวัดนครราชสีมา ได้ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดนครราชสีมา ครั้งที่ ๓/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓๒ ตุลาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบตามที่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เทศบาลนครนครราชสีมา ในการกำหนดถนน ควบคุมจำกัดความเร็ว ในพื้นที่ เทศบาลนครนครราชสีมา ตามแนวทางที่คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติกำหนด

ฉะนั้น เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๗ และ มาตรา ๓๓๙ (๒) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๕๒ และคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ จึงออกประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครราชสีมา ดังนี้

ข้อ ๑ ถนนควบคุมจำกัดความเร็ว มีดังนี้

๑.๑ ถนนกะโหลก ตั้งแต่สี่แยกบุญจุม ตำบลโพธิ์เสด็จ ถึง สี่แยกตลาดแขก ตำบลคลัง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

๑.๒ ถนนราชดำเนิน ตั้งแต่สี่แยกหัวถนน ตำบลโนนเมือง ถึง สามแยกถนน หลังสนามกีฬาจังหวัด ตำบลหัววัง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

๑.๓ ถนนพัฒนาการคูขวาง ตั้งแต่สามแยกนาหลวง ตำบลโนนเมือง ต่อเนื่องไป ถึง จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลนครินทร์ ถนนอ้อมค่าย ตำบลปากขุน อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

ข้อ ๒ ข้อกำหนดการควบคุมจำกัดความเร็วถนน ตามข้อ ๑

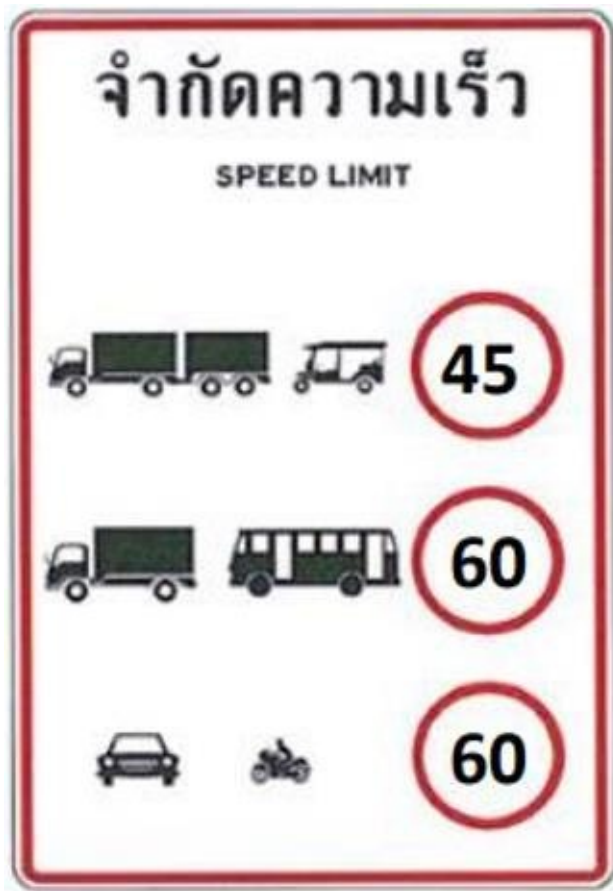
๒.๑ ประเภทที่ ๑ รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๓,๖๐๐ กิโลกรัม หรือรถบรรทุกผู้โดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒.๒ ประเภทที่ ๒ รถยนต์อื่น นอกจากรถที่ระบุในประเภทที่ ๑ ซึ่งมีลากจูงระหว่าง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน ๓,๖๐๐ กิโลกรัม หรือ รถยนต์สามล้อ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๕๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒.๓ ประเภทที่ ๓ รถยนต์อื่น ๆ นอกจากที่ระบุไว้ในประเภทที่ ๑ และประเภทที่ ๒ หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข้อ ๓ บรรดาข้อบังคับ ประกาศ หรือระเบียบใด ที่ขัดแย้งกับประกาศนี้ ให้ยกเลิกเสียทั้งสิ้น

ประกาศ ณ วันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓
พลตำรวจตรี วินัย เอกพรพิชญ์
ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา
เจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครราชสีมา



Page | 13

จึงได้ดำเนินการประกาศเป็นถนนควบคุมพิเศษลงราชกิจจานุเบกษาในถนนสายหลัก 3 สาย
ใน

พื้นที่ความรับผิดชอบของ

เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

ได้แก่ ถนนราชด านิน ถนน

พัฒนาการคูขวาง และถนน

กะโรม ซึ่งเป็นถนนสายธุรกิจ

การค้าขาย และการท่องเที่ยว

สําคัญของเมือง
นครศรีธรรมราช เช่น วัด
พระบรมธาตุ ศาลหลักเมือง
ตลาดค้าขายทำวัง เป็นต้น

ที่มา : <http://www.ratchakitcha.soc.go.th>

6. การแก้ไขปัญหาดูแลจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ

ยกตัวอย่าง กรณีการแก้ปัญหาดูแลชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากการขับรถ U – turn ตัดหน้าและย้อนศร บริเวณจุด U-turn หน้าโรงเรียนวัดทวดทอง จากมติที่ประชุม

คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ให้มีการปิดจุด

U-turn โดยการติดตั้ง Guard Lane แบบถาวร



7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

ผังความก้าวหน้าในการดำเนินงานเพื่อโอกาสในการพัฒนา(Dashboard)

1.นโยบาย

มีนโยบายชัดเจน มีการถ่ายทอดทุก มีแผนงาน/

มีกระบวนการ

ป้องกันการ

ระดับ

โครงการ

พัฒนาคุณภาพ

บาดเจ็บ

2.ระบบเฝ้าระวัง

มีระบบข้อมูลการ มีการสอบสวน

ระบบข้อมูลเป็น มีการให้เข้าถึงและมี

และสารสนเทศ

บาดเจ็บ จุดเสี่ยง เหตุการณ์

ระบบ Real

การแลกเปลี่ยนข้อมูล

(CCTV Room)

time

กับผู้เกี่ยวข้อง

3.พื้นที่ควบคุม

หมวก เข็มขัด

ขยายผลพื้นที่

ขยายผล

ขยายผลเต็มพื้นที่

พิเศษ เขตจราจร พื้นผิวจราจร

หน่วยงาน

ปลอดภัย (Traffic ป้ายจราจร

Safety Zone)

ควบคุมความเร็ว

เลนเฉพาะ

4.ระบบการดูแล

มีระบบข้อมูลผู้

มีระบบ

มีระบบรับแจ้ง

หลังการบาดเจ็บ ให้บริการ EMS สารสนเทศ

เหตุของตนเอง

(Post -Crash)

และจุดรับแจ้ง

เชื่อมโยง

เหตุ

ให้บริการ EMS

และจุดแจ้งเหตุ

5.การจัดการ

มีการแก้ไขจุด

มีแผนการจัดการ มีการปรับ

ระบบคมนาคมใน เลี่ยงที่ส าคัญ

ระบบคมนาคม

โครงสร้าง

พื้นที่ตนเอง

และการวางผัง

ระบบวิศวกรรม

เมืองในพื้นที่

ถนน

6.การเชื่อมโยง

การให้ความรู้

การให้

การให้

การให้กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายมี

กลุ่มเป้าหมาย

ร่วมลงทุนระบบไฟฟ้า

(ชุมชน/

ส่วนร่วมการ

เป็นส่วนหนึ่ง

ระวางและการจัดการ

ประชาชน/

ตัดสินใจ

ของระบบไฟฟ้า

คมนาคม

นักท่องเที่ยว)

ระวางและการ

จัดการ

คมนาคม

ที่มา : งานการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร ส. นักโรคไม่ติดต่อ

Page | 15

การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในวันพระใหญ่ ช่วงเทศกาล และงาน

ประจําปี

ที่สําคัญของจังหวัดนครศรีธรรมราช

เป็นการดําเนินงานแบบบูรณาการร่วมกับงานควบคุมป้องกันการบริโภคเครื่องดื่ม

แอลกอฮอล์ โดยดําเนินการในช่วงวันพระใหญ่ 5 วัน ได้แก่ วันมาฆบูชา วันวิสาขบูชา วันอาสาฬหบูชา

บูชา วันเข้าพรรษา และวันออกพรรษา) ช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลงาน

บุญประจําปีของภาคใต้ เช่น ประเพณีสารทเดือนสิบ โดยการดําเนินการเน้น
ใน 2 ประเด็น คือ

1) ดําเนินการป้องกันการควบคุมการเมาแล้วขับโดยการตรวจเตือนประจำสัมพันธ์

และบังคับใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

พ.ศ.2551

ดําเนินการทุกวันพระใหญ่ ช่วงเทศกาล และงานประจําปี โดยเน้นป้องกันใน
ประเด็น คน เวลา

สถานที่

 **โดยประเด็นคน (Person)** ป้องกันการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มเด็กอายุไม่ถึง

20 ปีบริบูรณ์ โดยมีให้ทางร้านค้าและสถานประกอบการ หน้ขายแก่ผู้มีอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ตามมาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลดังต่อไปนี้

(1) บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่าสิบปีบริบูรณ์

(2) บุคคลที่มีอาการมึนเมาจนครองสติไม่ได้ มีโทษจําคุก 1 ปี ปรับ 20,000

บาท หรือทั้งจ ำทั้งปรับ

🚧 **ประเด็นเวลา (Time)** ป้องกันห้วงเวลาการเข้าถึงในเวลาที่ไม่เหมาะสม ประกาศ ำนัก

นายกรัฐมนตรี เรื่อง ก ำหนดเวลาห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2558 ำศัยย ำนาจตาม

ความในมาตรา 4 และ**มาตรา 28** แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

มีสาระดังนี้

"ห้ามผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาอื่น นอกจากตั้งแต่เวลา 11.00.-14.00 น. และตั้งแต่เวลา 17.00-24.00 น. ยกเว้นการขายในกรณี ดังต่อไปนี้

1. การขายในอาคารทำอากาศยานนานาชาติ
2. การขายในสถานบริการซึ่งเป็นไปตามก ำหนดเวลาเปิด-ปิด ของสถาน

บริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ

ผู้ใดฝ่าฝืน ำตราโทษตามที่กฎหมายก ำหนด ตามมาตรา 39 คือ จ ำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจ ำทั้งปรับ

🚧 **ประเด็นสถานที่หรือบริเวณห้ามขาย (Place)** ป้องกันสถานที่จ ำหน่ายที่สามารถท ำให้

ผู้บริโภคหรือกลุ่มเสี่ยงสามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น บริเวณโรงเรียน หน่วยงานราชการ ศาสนสถาน

สถานบริการนี้ ำมันเชื้อเพลิง สถานีขนส่ง ท่าเรือ ทางรถไฟ และบนทาง

มาตรา 27 ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

(๑) วัดหรือสถานที่ส ำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา

(๒) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา









Page | 16

(๓) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้าหรือสโมสร

(๔) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก

(๕) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ

(๖) สถานบริการนี้ มั่นเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมนี้ มั่นเชื้อเพลิง หรือร้านค้า

ในบริเวณสถานบริการนี้ มั่นเชื้อเพลิง

(๗) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป

(๘) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศก าหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

2) ดำเนินการเชื่อมเสริมพลังใจผู้ปฏิบัติงานด้านชุมชน

เยี่ยมเสริมพลังเจ้าหน้าที่ด้านชุมชน ด้านบริการ ช่วงเทศกาลอ าเภอเสี่ยง ใน 7

จังหวัดภาคใต้ตอนบน โดยผู้ อานวยการส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 แพทย์หญิงศิริลักษณ์

ไทยเจริญ และได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ ศตม.ในพื้นที่เป็นผู้แทน สคร.11 นครศรีธรรมราช ร่วม

เยี่ยมเสริมพลังเพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวังป้องกันควบคุมกลุ่มเสี่ยงในชุมชนในการขับเคลื่อนออกสู่

ถนนในสภาวะร่างกายไม่พร้อม













ภาคผนวก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

<http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm>

พระราชบัญญัติควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551

<http://law.ddc.moph.go.th/lawalc.php>

ค สั่งระเบียบส านักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

[http://www.dla.go.th/upload/regulation/type2/2016/7/1201_1.pdf?
time=14683833762](http://www.dla.go.th/upload/regulation/type2/2016/7/1201_1.pdf?time=14683833762)

63

ราชกิจจานุเบกษา ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช

เรื่อง ก าหนดถนนควบคุมจ ากัดความเร็วในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/E/072/14.PDF>

ข้อสั่งการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวทาง
การ

ด าเนินงานตลอดทั้งปี และการเบิกจ่ายงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามงบ
ปกติ

[http://www.dla.go.th/upload/document/type2/2018/10/20686_1_1540365246685.](http://www.dla.go.th/upload/document/type2/2018/10/20686_1_1540365246685)

คำสั่ง หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐

เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/E/085/36.PDF>

คู่มือปรับปรุงคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมือง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

<https://www.yotathai.com/yotanews/physical-way-local>



[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



Collision Diagram

ตำแหน่ง:

ระยะเวลา:

ถึง

หน่วยงาน:

ความรุนแรง

สภาพ

สภาพผิว

การมองเห็น

รถ

คนเดินเท้า

1.ไม่บาดเจ็บ

อากาศ

ทาง

1.กลางวัน

ชนท้าย

เจ็บวชน 2.บาดเจ็บ

1.ปกติ

1.แห้ง

2.กลางคืน/มี

3.เสียชีวิต

2.ไม่ปกติ

2.ฝน

ไฟถนน

ชนมุม

เสียหลัก

3.กลางคืน/

ชนประสานงา

ไม่มีไฟถนน

ลด ๑๕%

วันที่

เวลา

ความรุนแรง

สภาพ

สภาพผิว

การมองเห็น

อากาศ

ทาง

2

3

4

5

6

7

8

9

10



เอกสารอ้างอิง

รายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ. 2557. เผยแพร่ในเวปไซด์

<http://bodthai.net/> สืบค้นวันที่ 10 เมษายน 2560.

รายงานผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน ปีงบประมาณ 2558-

2560

ส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายงานการประชุมศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ปีงบประมาณ

2558-

2560 เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

แนวทางการด าเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในเมืองใหญ่. งานการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร

ส านักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางแยกปี 2548 ส านักงานนโยบายและแผนการขนส่ง

และจราจร กระทรวงคมนาคม

